KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 20.11.2009
KOM(2009) 635 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE 2000/53/EG ÜBER ALTFAHRZEUGE

FÜR DEN ZEITRAUM 2005-2008

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE 2000/53/EG ÜBER ALTFAHRZEUGE

FÜR DEN ZEITRAUM 2005-2008

1. EINLEITUNG

Die Hauptziele der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge[1] bestehen in der Vermeidung von Fahrzeugabfällen sowie in der Wiederverwendung, dem Recycling und anderen Formen der Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen zur Verringerung der Abfallmenge. Außerdem soll mit den in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen die Umweltschutzleistung aller in den Lebenskreislauf von Fahrzeugen einbezogenen Wirtschaftsbeteiligten und insbesondere der unmittelbar mit der Behandlung von Altfahrzeugen befassten Wirtschaftsbeteiligten verbessert werden.

Gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2000/53/EG übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie. Der Bericht ist anhand eines Fragebogens zu erstellen, der nach dem Verfahren des Artikels 6 der Richtlinie 91/692/EWG[2] mit der Entscheidung der Kommission 2001/753/EG[3] erstellt wurde. Der Fragebogen besteht aus zwei Teilen: Teil 1 enthält Einzelheiten zur Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht, Teil 2 Informationen zu ihrer konkreten Durchführung.

Nach dem ersten Durchführungsbericht (KOM/2007/0618 endg.) für den Zeitraum vom 21. April 2002 bis zum 21. April 2005 (für die Mitgliedstaaten, die der Europäischen Gemeinschaft am 1. Mai 2004 beigetreten sind, ab 1. Mai 2004 bis 21. April 2005), erfasst der vorliegende Bericht den Zeitraum vom 21. April 2005 bis zum 21. April 2008 (für die Mitgliedstaaten, die der Europäischen Gemeinschaft am 1. Januar 2007 beigetreten sind, ab diesem Zeitpunkt bis zum 21. April 2008).

Die Berichtsdisziplin war nicht vollkommen zufrieden stellend. Fünf Mitgliedstaaten[4] haben der Kommission keine Angaben zur Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht übermittelt. Zahlreiche Fragen wurden unvollständig, unpräzise oder überhaupt nicht beantwortet. Die jährlichen Daten zur Einhaltung der Zielvorgaben für Wiederverwendung/Verwertung und Wiederverwendung/Recycling von Altfahrzeugen für das Bezugsjahr 2006 mussten gemäß der Entscheidung der Kommission 2005/293/EG[5] im Jahr 2008 gemeldet werden. Die Pünktlichkeit der Berichterstattung ließ zu wünschen übrig, und in einigen Fällen ließ die Qualität der Berichtsmethodik Zweifeln an den übermittelten

---

1 ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34.
2 ABl. L 377 vom 31.12.1991, S. 48.
3 ABl. L 282 vom 26.10.2001, S. 77.
4 Gegen die Mitgliedstaaten, die keinen Bericht vorgelegt haben, wurden Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.
5 ABl L 94 vom 13.4.2005, S. 30.

Zahlen aufkommen. Um hier Abhilfe zu schaffen und die Mitgliedstaaten bei der Verbesserung der Qualität und Vergleichbarkeit der Daten zu unterstützen, hat die Kommission eine Sachverständigengruppe eingesetzt.[6]

Die von der Kommission in Auftrag gegebenen Konformitätsstudien zu den nationalen Durchführungsmaßnahmen haben ergeben, dass die Richtlinie generell gut umgesetzt wird, allerdings wurden einige Fälle fehlender Übereinstimmung festgestellt, die Gegenstand eines Vertragsverletzungsverfahrens sind oder werden können.

Im Hinblick auf die tatsächliche praktische Umsetzung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften konnten die Mitgliedstaaten mehr Informationen als für den vergangenen Berichtszeitraum vorlegen, die eingegangenen Antworten lassen aber keine gründliche Bewertung der Gesamtsituation zu.

2. RICHTLINIE 2000/53/EG ÜBER ALTFAHRZEUGE

22 Mitgliedstaaten haben der Kommission in ihrem Bericht Daten zu ihren einzelstaatlichen Gesetzen sowie ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG übermittelt.

Nur fünf Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit wahrgenommen, einige Vorschriften der Richtlinie (zum Beispiel zu Vermeidung, Rücknahme, Wiederverwendung und Verwertung) im Wege von Vereinbarungen umzusetzen.

Nur zwei Mitgliedstaaten (Litauen und das Vereinigte Königreich) befreien Fahrzeuge, die in geringer Zahl hergestellt werden, und ihre Hersteller von den Anforderungen an Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit, Kennzeichnungsnormen und Demontageinformationen sowie von den Berichterstattungspflichten.

Alle Antwortenden haben Maßnahmen erlassen, um die Fahrzeughersteller zusammen mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie dazu zu bewegen, die Verwendung gefährlicher Stoffe in den Fahrzeugen zu begrenzen sowie Demontage, Wiederverwendung und Verwertung zu erleichtern und bei der Fahrzeugherstellung verstärkt Recyclingmaterial zu verwenden. 22 Mitgliedstaaten gaben an, dass durch ihre nationalen Rechtsvorschriften die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Werkstoffen und Bauteilen von Fahrzeugen, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht wurden, beschränkt wird, mit Ausnahme der in Anhang II der Richtlinie genannten Fälle.

Alle Antwortenden haben die erforderlichen Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass die Wirtschaftsbeteiligten (zumeist die Hersteller und/oder die Importeure von Kraftfahrzeugen) für Altfahrzeuge und, soweit technisch machbar, für Abfall-Altteile aus Reparaturen von Personenkraftwagen Rücknahmesysteme einrichten und dass die Rücknahmestellen in ihrem Hoheitsgebiet angemessen verfügbar sind. Die Anzahl der amtlich zugelassenen Rücknahmestellen variiert von zwei in Zypern bis zu über 1 600 im Vereinigten Königreich. In allen Ländern wurden Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass alle Altfahrzeuge den zugelassenen Abfallverwertungsstellen zugeleitet werden.

---

[6] Der Expertengruppe gehören Vertreter der Mitgliedstaaten, der Kfz-Industrie und der Generaldirektionen Umwelt und Statistik der Kommission an. Die erste Sitzung der Gruppe soll im Herbst 2009 stattfinden.

Mit Ausnahme von Belgien gaben alle Mitgliedstaaten an, ein System eingerichtet zu haben, nach dem Altfahrzeuge nur abgemeldet werden können, wenn für sie ein Verwertungsnachweis vorgelegt wurde. Die Kommission geht dem Fall Belgiens nach. Neun Mitgliedstaaten sehen die Möglichkeit vor, dass Hersteller, Händler und Rücknahmestellen im Auftrag einer zugelassenen Verwertungsanlage Verwertungsnachweise ausstellen, sofern gewährleistet ist, dass das Altfahrzeug einer zugelassenen Verwertungsanlage zugeführt wird.

Alle antwortenden Mitgliedstaaten haben Maßnahmen erlassen, um sicherzustellen, dass die Ablieferung eines Altfahrzeugs bei einer zugelassenen Verwertungsanlage für den Letzthalter/Letzteigentümer ohne Kosten erfolgt. In den meisten Mitgliedstaaten ist die Abgabe eines Altfahrzeugs dann nicht kostenlos, wenn das Altfahrzeug die wesentlichen Bauteile nicht mehr enthält oder Abfälle enthält, die ihm hinzugefügt wurden – diese Option steht im Einklang mit der Richtlinie

Alle Mitgliedstaaten außer Belgien, gegen das die Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hat, sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden die in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Verwertungsnachweise gegenseitig anerkennen und akzeptieren. Die Antwort aus Bulgarien war nicht eindeutig und macht eine weitere Überprüfung erforderlich.

In allen antwortenden Mitgliedstaaten müssen Anlagen oder Betriebe zur Abfallbehandlung eine Genehmigung haben oder bei den zuständigen Behörden registriert sein. Nur Italien und das Vereinigte Königreich machten Gebrauch von der in der Richtlinie spezifizierten Ausnahme von der Genehmigungspflicht.

19 Mitgliedstaaten geben den Anlagen oder Betrieben, die Behandlungstätigkeiten durchführen, Anreize für die Einführung zertifizierter Umweltmanagementsysteme, zum Beispiel in Form von Leitlinien, Informationsbroschüren zu den Vorteilen der Einführung eines zertifizierten Umweltmanagementsystems, Schulungskursen oder Finanzierungshilfen. Drei Mitgliedstaaten erklärten, die Einführung zertifizierter Umweltmanagementsysteme sei freiwillig, und meldeten keine zusätzlichen Fördermaßnahmen.

Alle antwortenden Mitgliedstaaten haben Maßnahmen entsprechend der Rangordnung der Abfallbehandlung erlassen, um darauf hinzuwirken, dass wieder verwendbare Bauteile wieder verwendet, nicht wieder verwendbare Bauteile verwertet und vorzugsweise dem Recycling zugeführt werden.

Alle antwortenden Mitgliedstaaten haben Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben für Wiederwendung/Verwertung und Wiederverwendung/Recycling gemäß der Richtlinie von den Wirtschaftsbeteiligten eingehalten werden. Die meisten Mitgliedstaaten haben die Zielvorgaben der Richtlinie wörtlich übernommen. Die Niederlande haben ihre ursprünglich sehr ambitionierte Fristvorgabe, die Ziele von 95 % (Wiederverwendung/Wiederverwertung) und 85 % (Wiederverwendung/Recycling) bis zum Jahr 2007 zu erreichen, auf das in der Richtlinie vorgegebene Jahr 2015 revidiert. In Bulgarien sollen die Zielvorgaben von 87 % (Verwertung) und 81 % (Recycling) bis zum 31. Dezember 2008 erreicht werden; bis 2015 ist ein weiterer Anstieg bis auf 95 % (Verwertung) beziehungsweise 85 % (Recycling) vorgesehen. Die Tschechische Republik, Griechenland, Italien, Lettland, Ungarn, Polen, Portugal, Rumänien, die Slowakei und das Vereinigte Königreich haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, für vor dem 1. Januar 1980 hergestellte Fahrzeuge niedrigere Zielvorgaben vorzusehen.

Die Zahlen zu Wiederverwendung/Recycling und Wiederverwendung/Verwertung für das Jahr 2006 liegen von allen Mitgliedstaaten außer Irland und Malta vor. In diesem Jahr haben 19 Mitgliedstaaten[7] die Zielvorgabe von 80 % für Wiederverwendung/Recycling erfüllt (die Tschechische Republik und Frankreich verfehlten das Ziel nur knapp). Die Zielvorgabe von 85 % für Wiederverwendung/Verwertung wurde von 13 Mitgliedstaaten[8] erfüllt (Spanien verfehlte das Ziel nur knapp). Weitere Angaben sind in den Berichten der Kommission unter http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm oder auf der Eurostat-Website http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/ zu finden.

Alle antwortenden Mitgliedstaaten haben Maßnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass die Hersteller in Absprache mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe verwenden, und die Hersteller von Bauteilen dazu verpflichtet, den zugelassenen Verwertungsanlagen Informationen zu Demontage, Sammlung und Prüfung der Bauteile bereitzustellen. In allen Mitgliedstaaten müssen die Kfz-Hersteller für jeden in Verkehr gebrachten Fahrzeugtyp Demontageinformationen bereitstellen. Die meisten Mitgliedstaaten verwenden das IDIS-System (International Dismantling Information System), das in regelmäßigen Abständen auf den neuesten Stand gebracht wird.

In 19 Mitgliedstaaten sind die Wirtschaftsbeteiligten – zumeist die Hersteller – dazu verpflichtet, Informationen zur Konstruktion der Fahrzeuge, zur umweltgerechten Behandlung von Altfahrzeugen, zur Abfallvermeidung und zu den bei Verwertung und Recycling erzielten Fortschritten zu veröffentlichen. In drei Mitgliedstaaten gilt diese Verpflichtung für die Fahrzeughersteller als die betroffenen Wirtschaftsbeteiligten und nicht für die Hersteller von Fahrzeugbauteilen. Schweden und Estland überarbeiten zurzeit ihre Rechtsvorschriften.

Die Mitgliedstaaten wurden nach etwaigen neuen Maßnahmen zur Abfallvermeidung gefragt. Zehn Mitgliedstaaten verwiesen auf entsprechende Maßnahmen, aber nicht aus allen Antworten ging klar hervor, ob die Maßnahmen gegenüber dem letzten Berichtszeitraum tatsächlich neu waren. Deutschland berichtete von einer Deklarationsliste der Automobilindustrie für bestimmte Informationen zu relevanten Substanzen in den Bauteilen und Materialien, die an die Kfz-Hersteller geliefert werden. Darüber hinaus verwies Deutschland auf das SEES-Projekt[9], das unter anderem auf die Entwicklung nachhaltiger Recycling- und Verwertungsverfahren abzielt, um die Verwertungs- und Wiederverwendungsquoten zu erhöhen. Weiter merkte Deutschland an, dass der generelle Trend, die Weiterentwicklung der Post-Shredder-Technologien zur Verbesserung der stofflichen Verwertung voranzutreiben, nach wie vor ungebrochen ist.

Zu Art und Menge des Recyclingmaterials sowie zur Marktsituation berichtete Frankreich von der zunehmenden Verwendung solcher Materialien, allerdings abhängig von den technischen Anforderungen an die Fahrzeuge, der Verfügbarkeit der Materialien auf dem Markt sowie von

---

7 Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Griechenland, Zypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungarn, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Slowakei, Finnland, Schweden und Vereinigtes Königreich.

8 Belgien, Bulgarien, Tschechische Republik, Deutschland, Zypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal und Schweden.

9 Die Förderung des Projekts „Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector“ durch die Europäische Union erfolgt im Rahmen des Sechsten Rahmenprogramms, Priorität 6.2 (Nachhaltiger Land- und Seeverkehr, fortgeschrittene Entwurfs- und Produktionstechniken). Das Projektkonsortium umfasst Kfz-Hersteller und Zulieferer, Universitäten, Betreiber von Recycling- und Verwertungsanlagen, Forschungszentren und Berater. Siehe: http://www.sees-project.net/index.php.

Preis und Qualität des Recyclingmaterials. Weiter merkte Frankreich an, nach Angaben von Fachleuten aus der Metallindustrie sei es schwierig, den Anteil von Recyclingmetallen in Kraftfahrzeugen auf über 40 % zu steigern. Recyclingkunststoff werde nach wie vor in geringerem Umfang verwendet als Recyclingmetall, und die Hersteller seien um die ausgewogene Verwendung konventioneller Recyclingkunststoffe und neuer, innovativer Leichtkunststoffe bemüht. Deutschland stellte fest, die veränderliche Nachfrage nach Schrott führe zu erheblichen Schwankungen beim Handel mit diesem Material. Auch sei eine starke Nachfrage nach hochwertigen Recyclingkunststoffen zu verzeichnen.

Nur fünf Mitgliedstaaten meldeten konkrete Zahlen zur Ablieferung von Altfahrzeugen, die keinen oder einen negativen Marktwert haben, bei zugelassenen Verwertungsanlagen. Die übrigen Mitgliedstaaten gaben an, wegen der hohen Sekundärrohstoffpreise seien keine oder nur eine vernachlässigbar geringe Zahl solcher Fahrzeuge abgeliefert worden.

Die Antwortenden haben im Allgemeinen keine Wettbewerbsverzerrungen zwischen oder in den Mitgliedstaaten festgestellt, doch wurden einige Anmerkungen dazu gemacht. Schweden verwies auf die uneinheitliche Auslegung der Richtlinie 2000/53/EG im Hinblick auf die Entfernung von Glas aus den Altfahrzeugen, die zu einem verstärkten Export solcher Fahrzeuge in Mitgliedstaaten geführt habe, in denen die stoffliche Verwertung von Glas nach dem Schreddern gesetzlich zulässig ist. Belgien stellte einen intensiven Wettbewerb zwischen den Schredderanlagen sowie zwischen Schredder- und Demontageanlagen fest. Polen merkte an, dass der Aufwand für die Behandlung der Altfahrzeuge oft nicht von den Mitgliedstaaten zu tragen sei, in denen die Fahrzeuge auf den Markt gebracht und am längsten benutzt werden, sondern von denjenigen, in die sie später eingeführt werden und in denen ihre Nutzungsdauer endet. In diesem Zusammenhang stellte Deutschland einen Rückgang der Anzahl der in den Demontage- und Recyclinganlagen des Landes verwerteten Altfahrzeuge fest, weil viele gebrauchte Fahrzeuge zum Beispiel nach Polen oder Rumänien, in die Tschechische Republik oder nach Litauen exportiert werden. Andere Mitgliedstaaten berichteten auch vom Export vieler Gebrauchtfahrzeuge nach Afrika oder in den Nahen Osten, mit Auswirkungen auf die Anzahl der in diesen Mitgliedstaaten anfallenden und zu behandelnden Altfahrzeuge. Die Kommission beabsichtigt, diese Themen im Rahmen der Zusammenkünfte des Ausschusses zur technischen Anpassung mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten weiter zu diskutieren.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

In Bezug auf die Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG in das einzelstaatliche Recht der Mitgliedstaaten gab es keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem vorhergehenden Berichtszeitraum. Einige Bestimmungen der Richtlinie wurden noch nicht korrekt oder noch nicht vollständig umgesetzt, was an der Zahl der Vertragsverletzungsverfahren deutlich wird: 2009 waren noch neun Verfahren wegen Nichteinhaltung von Vorschriften und sechs Verfahren wegen unterlassener Berichterstattung anhängig. Mehrere Mitgliedstaaten haben die Zielvorgaben für die Wiederverwendungs-, Recycling- und Verwertungsraten für das Jahr 2006 nicht erfüllt. Die Kommission hat diese Mitgliedstaaten schriftlich um Begründung dieses Sachverhalts ersucht und wird mit ihnen Verbesserungsmöglichkeiten diskutieren. Insgesamt sollte die Umsetzung der Richtlinie weiter verbessert werden. Die gegenwärtig durchgeführten Konformitätskontrollen und die Treffen mit den Mitgliedstaaten werden fortgesetzt, um die bestehenden Defizite bei der Umsetzung dieses gemeinschaftlichen Rechtsakts zu beseitigen.